

## 「渋谷越」雑考

はじめに 「渋谷越」は、足立健亮が、古代山陰・山陽道併用路として想定した平城宮西北隅から「松林宮西壁とされた築地に沿って北上し、現在近鉄京都線の通過する谷にほぼまっすぐ続く道」で、この谷に渋谷川が流れることから、渋谷越と仮称された<sup>1)</sup>。この道は、丘陵東麓沿いに北上、釈迦の池（京都府相楽郡精華町）を経て、和銅4年（711）設置の山陽道山本駅（京都府京田辺市三山本付近に想定）<sup>2)</sup>につながるとされる（図9）。筆者は、一般からの問い合わせからその存在を知って興味をもち、2015年度に2回、平城宮跡から近鉄高の原駅付近（大和／山背国境：図10D）までを踏査した。その成果と渋谷越についての若干の私見を述べたい。なお、以下、「渋谷越」を「渋谷古道」と記述する。

**第1回踏査** 2015年10月9日実施。佐伯門を出発、筆者が渋谷古道に興味をもつきっかけを作ってくれたかたが見出したルートを御本人とともにたどり、実際に近鉄高の原駅付近まで行くことができるか、踏査した。なお、このルートは足立の想定と一致していることが後日判明する。途中、道沿いに断続的に崩れた土塚状の高まりが続くことに気付く。あとで確認すると、松林苑の西面築地であった。水田が広がる谷部にでると、東に並行する歌姫街道がよく見える。さらに北上し、奈良山丘陵の山林・竹林に入る。道は狭くなり、まもなく近鉄京都線におつかる。それより北は、線路上を通るとみれば、十分に高の原方向にぬけることができると判断された。ただし、京都線にそって、道状の平坦面が続くので、なおも北上する。そして、ならやま大通り（市道奈良阪南田原線）まで約100mとみられる地点で、下草の繁茂により前進をあきらめる。引き返して、迂回、ならやま大通りまで出て、京都線沿いの道を高の原駅まで踏破した。

**第2回踏査** 2016年2月12日実施。下草が少ない冬期におこなった。第1回踏査後、渋谷古道について調べが進み、大蔵省・松林苑西面築地をたどり、築地北端の東への屈曲点などを確認しつつ、再度、ならやま大通りを目指す。その結果、築地にそって道路の痕跡と思われる幅数mの犬走状の平坦面がみられることを確認するとともに、前回は踏破できなかつた京都線沿いの道を通っ

て、ならやま大通りまでスムーズに到達した。

**渋谷古道の存否** 高橋美久<sup>3)</sup>、今井晃樹<sup>4)</sup>が指摘するように、山陵瓦窯が推定される渋谷古道に接して設けられており、少なくとも瓦窯と平城宮・京の間に、この道が瓦の運搬路として存在したことは確実である。足立は、古来の重要な意味のある線とされる旧村境が、山陵瓦窯を過ぎて、さらに北に大和／山背国境付近まで伸びることから、ここに平城宮・京から山背にぬける道があったと想定したが、今回の踏査で実際に道があることを確認できた。さらに、大蔵省・松林苑西面築地沿いに道の痕跡らしき平坦面を確認できた。これらから、渋谷古道が存在した可能性は極めて高いと考える。なお、渋谷古道が山背側にぬけた後、足立や高橋は、京阪奈丘陵東麓沿いを山本駅まで直線的に北上するルートを想定する<sup>1)・3)</sup>。一方、今井は、現在の木津川市相楽台付近で東に折れ、相楽郡衙（木津川市相楽神社付近か）付近で現・奈良街道上に想定する古山陽道とつながるとする<sup>4)</sup>。

**渋谷古道の起点** 渋谷古道の起点について、足立らは、平城京西一坊大路（平城宮北西角）とし、斜行した後、図10のA地点付近で松林苑西面築地にあたり、北上とする。一方、松林苑の西南角から南に推定大蔵省の西面築地がほぼ正方位に延びる<sup>5)</sup>。筆者は、渋谷古道は松林苑・大蔵省の西面築地沿いに南下、現在の釣殿神社あたりで平城宮北面大垣に至るとともに、そこに平城宮北面西門（海犬養門）が開き、その起点となっていたと想像する。大蔵省西面築地に沿う宮内道路北端に北面西門（安嘉門）が開く平安宮からの類推である。

**開設時期** 渋谷古道は、その起点が平城京西一坊大路の平城宮北西角あるいは平城宮海犬養門とみられることから、平城宮・京の形制と深く結びついていることはあきらかである。このため、奈良時代以前の既存道を利用したとしても、その整備は、平城宮・京の造営を契機とすると考えられる。

また、宮北方の松林苑外郭西面築地は、塩屋古墳北西付近から北で正方位をとらず、N11°Eと東へ斜行する<sup>5)</sup>。これは、既存の若干斜行する南北道路（渋谷古道）に沿って、西面築地が施工されたことを示していないだろうか。発掘調査によれば、この西面築地は、所用瓦から、平城遷都後間もなくから平城宮瓦編年第Ⅱ期まで存続したとされる<sup>5)</sup>。このため、渋谷古道も平城遷都後、

すぐに開設されたとみることができよう。

この西面築地は、図10のB地点付近で北東に折れるが、その延長線は、歌姫町北方のC地点で山背方面に北上する馬場基が推定した下つ道（歌姫古道）<sup>6)</sup>とつながる。松林苑造営にともない、歌姫古道のC地点以南が苑内に取り込まれることから、路線を南西に振り、B地点付近で、既存の渋谷古道とつなげたのではあるまいか<sup>7)</sup>。さらに、歌姫古道は松林苑内郭に遮られるが、内郭内の建物1は、その所用瓦から平城遷都後あまり時期をへずに建てられたものとされ<sup>5)</sup>、内郭の造営もこれと同時期と考えられる。松林苑・宮の造営にともない、歌姫古道を既存の渋谷古道へ迂回させたのも平城遷都後あまり時期をへない時期といえる。

ここで、和銅4年(711)の山陽道山本駅設置<sup>2)</sup>に注目したい。

先述したように、足立によれば、山陽道と渋谷古道は、ここでつながる<sup>1)</sup>。とすれば、その設置とともに渋谷古道が開設されたと想定できるからである。

**存続期間** 渋谷古道と強く関連すると考えられる山陵瓦窯は、奈良時代の中頃(平城瓦編年Ⅱ-2期:729-745年ごろ)に操業を開始し、奈良時代後半(平城宮Ⅲ-2期:749-757年ごろ)まで生産が続くとされる<sup>8)</sup>。このことから、少なくとも渋谷古道は、奈良時代後半までは存続したと想定される。また、明治22年の仮製地形図(陸軍測地部1989)では推定ルート上を足立の指摘のように旧村境などの各種境界が走るが、踏査により、ここに道が伸びていたことが確認できた。松林苑荒廃後、歌姫古道・歌姫街道が山背(山城)<sup>1)</sup>方面への主要ルートに復したものの、渋谷古道も規模を縮小しつつ、存続したのではあるまいか。あるいは、長岡京への最短ルートとなることから、旧都-新都間の往来に活用されたかもしれない。



図9 足立健亮「渋谷越」復原案<sup>1)</sup>  
(図中イ-n間)

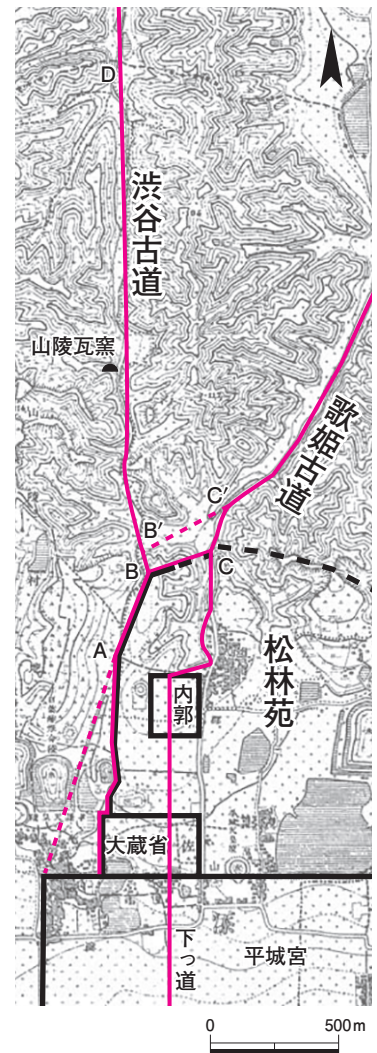


図10 渋谷古道、歌姫古道(下つ道)<sup>6)</sup>、松林苑<sup>5)</sup>  
2万分の1仮製地形図(陸軍測地部1989)に加筆

**おわりに** 平城宮北方には、まだ豊かな文化財、景観が残る。これらの評価、保護と活用も今後の課題といえる。  
(加藤真二)

**註**

- 1) 足立健亮『日本古代地理研究』大明堂、1985。
- 2) 『続日本紀』和銅四年正月丁未条「始置都亭駅、山背国相楽郡岡田駅、綴喜郡山本駅、河内国交野郡楠葉駅、摂津国嶋上郡大原駅、嶋下郡殖村駅、伊賀国阿閉郡新家郡駅」。
- 3) 高橋美久二『古代交通の考古地理』大明堂、1995。
- 4) 今井晃樹「瓦磚の調達」『図説 平城京辞典』終風社、2010。
- 5) 奈良県立橿原考古学研究所『松林苑跡Ⅰ』1990。
- 6) 馬場基「『激動の長岡京時代』のキーワード」『桓武と激動の長岡京時代』山川出版社、2009。
- 7) C地点付近では、歌姫古道と松林苑北面築地が走る丘陵間の比高が大きい。C地点の手前(図10C'地点)から直進、B'地点で渋谷古道とつながる可能性も考慮したい。
- 8) 八賀晋・西村康「奈良山第53号窯の調査」『奈文研年報1971』。